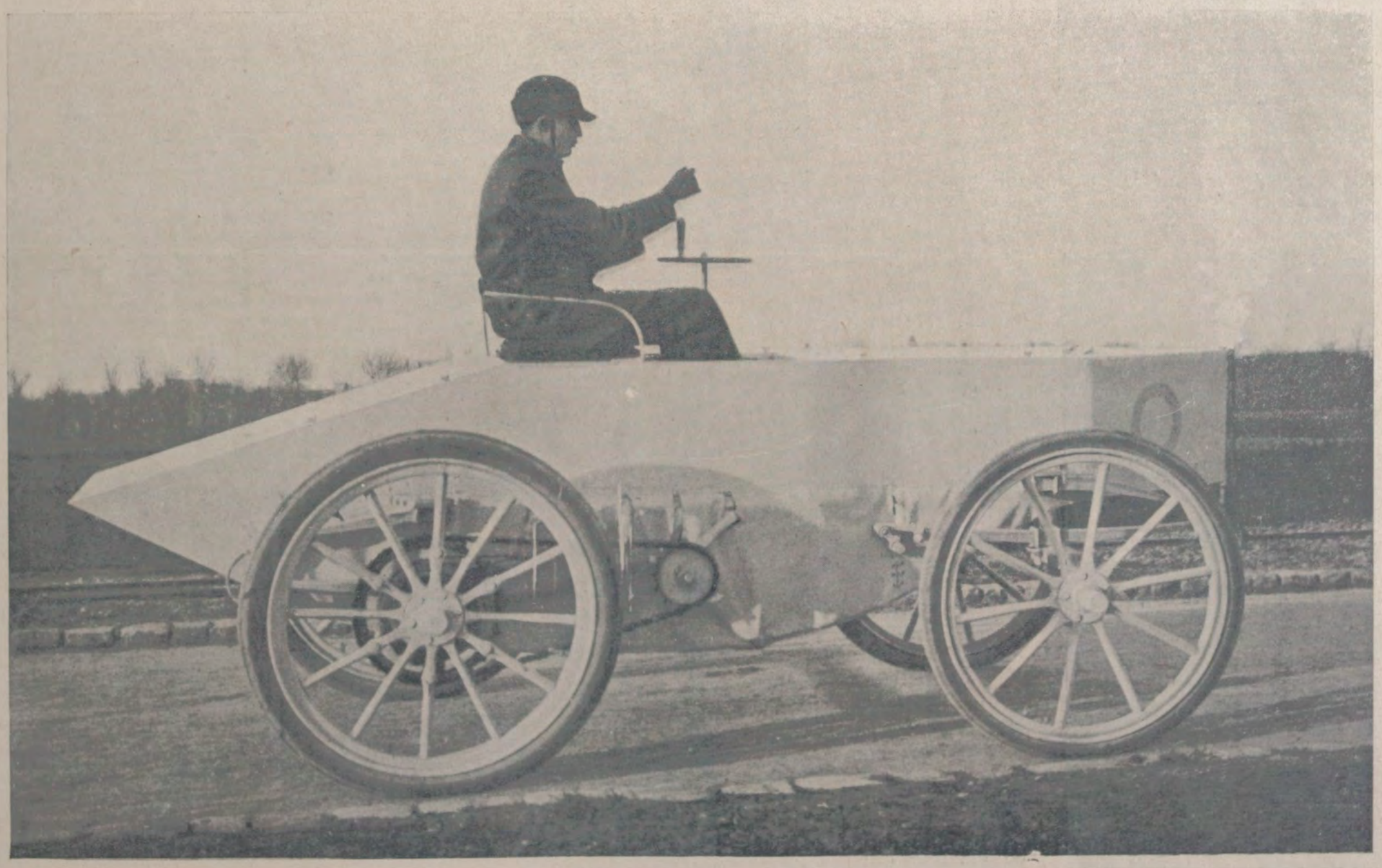
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :

PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE.. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 14, rue Hautefeuille, PARIS

14 Mars 1899 — N° 26



(Clichés Tignol et X...)

LES ROIS DE LA VITESSE

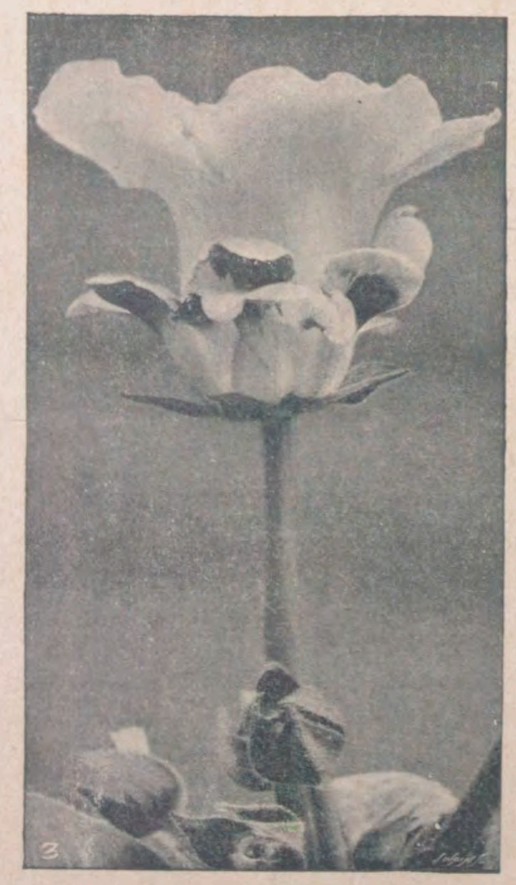
1. M. C. Jenatzy sur sa voiture électrique ayant effectué le kilomètre en 44 s. 4/5
2. M. le comte de Chasseloup-Laubat sur sa « voiture-cigare » (électrique), qui a parcouru le kilomètre en 38 s. 4/5, ce qui donne 95 kilomètres à l'heure.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA FABRICATION des FLEURS NATURELLES

LA *Primevère de Chine* TELLE QU'ELLE EST AUJOURD'HUI.

LA *Primevère de Chine* IL Y A CINQUANTE ANS.



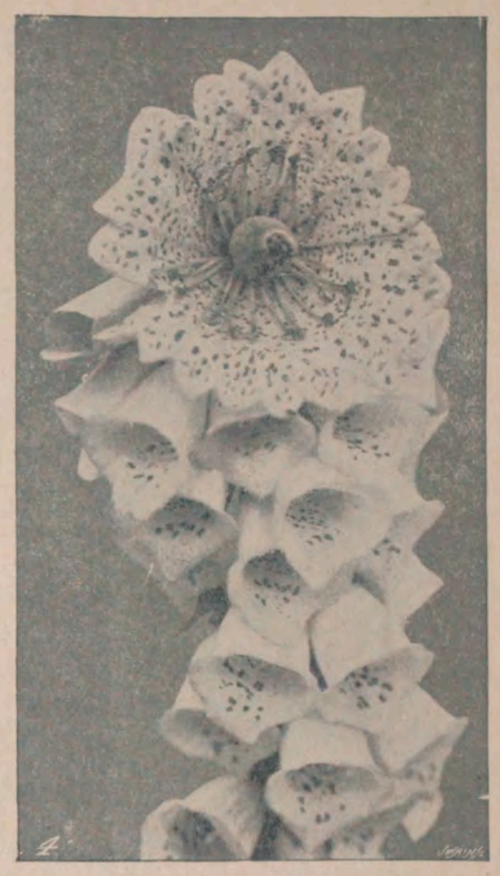
LA *Gloxinia* « TASSE ET SOUCOUPE ».

Si quelque jardinier fameux, vivant au temps du Roi-Soleil, revenait par hasard visiter nos pépinières et nos serres modernes, il serait vraisemblablement étonné des progrès accomplis depuis deux siècles en horticulture. En horticulture ? J'entends déjà un concert d'imprécations ! Dans un journal sportif par excellence, vous allez nous parler d'horticulture ! Est-ce un sport ? Peut-être bien, — et en tous les cas l'horticulture rentre dans la catégorie des agréments de la « *Vie au Grand Air* », et à ce titre elle a bien droit à une petite place dans les colonnes de ce journal. — Certains voudront voir dans le sport: le cyclisme, l'automobilisme, l'hippisme, la chasse, la pêche, l'aérostation, la marche, la course, etc. ; à côté n'y a-t-il pas d'autres sports qui viennent compléter les premiers : l'élevage des animaux, l'horticulture, la pisciculture, l'agriculture, etc.? Le mot *sport* ainsi appliqué sonne peut-être mal aux oreilles ; c'est que personne jusqu'à présent n'a donné une exacte définition du mot, et si nous attendons la publication du dictionnaire de l'Académie, nos arrière-petits-neveux ne seront pas encore fixés. Le mot « sport » n'implique pas seulement une idée d'exercices corporels violents ou rapides ; le doux et calme pêcheur à la ligne n'est-il pas aussi sportsman que le chasseur ?

A mon très humble avis, le mot « sport » doit s'appliquer à tous les exercices ou agréments qui développent le corps et les muscles; et le jardinier professionnel ou amateur qui passe ses journées en plein air et à travailler la terre est — quoique cela puisse paraître ridicule aux yeux de certains — aussi sportsman que l'amateur qui pratique la gymnastique en chambre. Du reste, nos voisins les Anglais admettent très bien cette généralité de l'expression « sport » ; le *gentleman farmer* est autant sportsman que le *gentleman rider*, et les hebdomadaires sportifs rendent aussi bien compte d'un match de lawn-tennis, ou de football, que d'une exposition agricole ou horticole.

Fermons cette parenthèse et revenons à nos moutons, c'est-à-dire à nos fleurs.

Le titre de cet article peut sembler étonnant et être sorti de l'imaginatif cerveau d'un Alphonse Allais, d'un Auriol, d'un Goudeski ou d'un Willy, il n'en est pas moins très exact. A tous les points de vue le public de nos jours est devenu de plus en plus difficile : il lui faut du nouveau, toujours du nouveau, et de l'original. Et les progrès de la science aidant, rien ou presque rien n'est impossible. Ne faut-il pas satisfaire les exigences des riches amateurs ? On a voulu des fruits en toutes saisons, d'ingénieux pépiniéristes ont créé des « forceries » qui vous donnent à n'importe quel mois de l'année des fruits succulents et naturels. Les serres n'ont pas suffi pour les fleurs, il a fallu que par un travail assidu et des soins incessants, on obtînt des fleurs aux couleurs nouvelles, aux pétales extraordinaires ; sur commande, aujourd'hui, on vous fournit des fleurs de la taille, de la couleur, et presque de la forme que vous désirez. N'est-ce pas une merveille ?



UNE CURIEUSE FLEUR CAPRICIEUSE.

Dans nos expositions horticoles, on a déjà pu admirer nombre de ces variétés curieuses, mais c'est surtout en Angleterre que la « fabrication des fleurs naturelles » existe, et l'on pourrait croire que les horticulteurs anglais sont de véritables magiciens.

Toutes ces fleurs curieuses par leur forme, leur taille et leur contexture, sont absolument fabriquées, et jamais la nature — abandonnée à ses propres ressources — n'aurait pu les produire. Les amateurs de fleurs simples sont certainement nombreux, mais cependant on ne peut s'empêcher de s'extasier devant cette *Gloxinia* « tasse et soucoupe » que vient de créer M. Sutton, de Reading (Angleterre) ; son nom indique

5. LE *Bégonia* SIMPLE IL Y A CINQUANTE ANS. — 6. LE *Bégonia* TEL QU'IL EST AUJOURD'HUI.

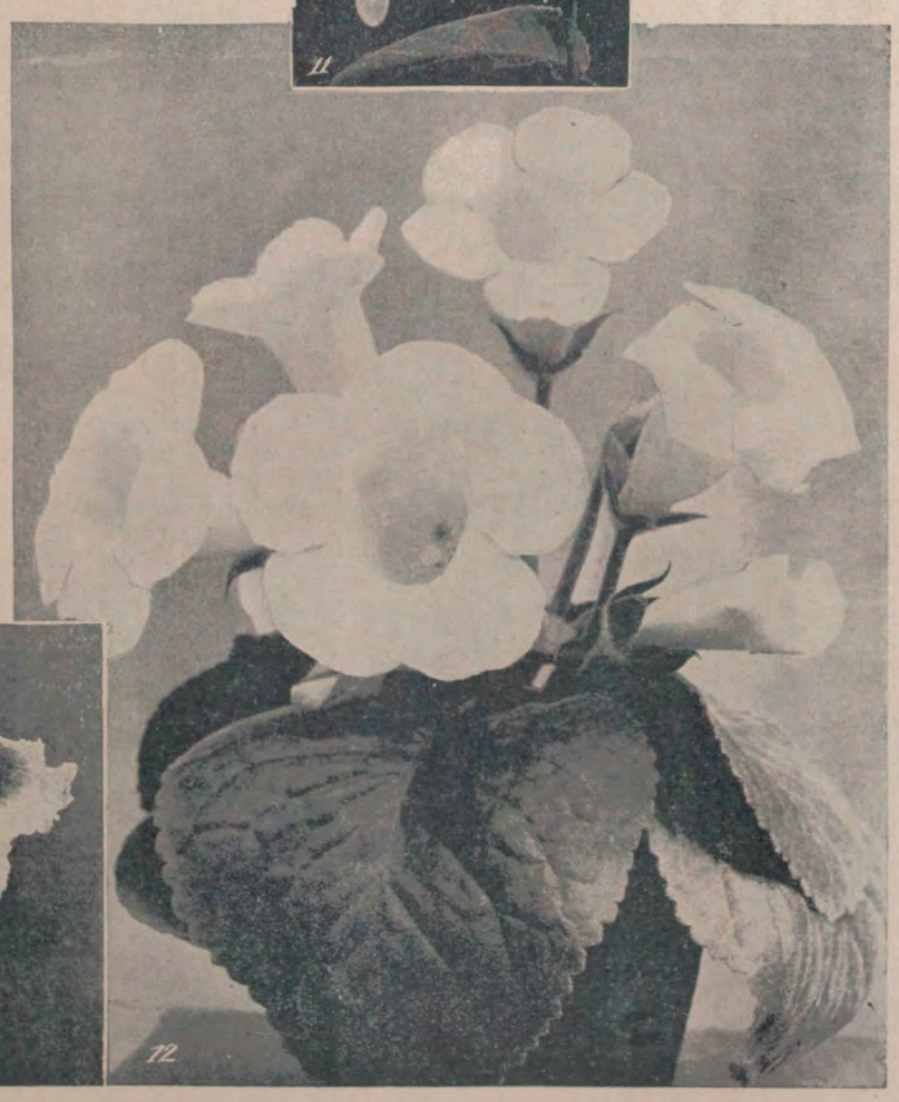
suffisamment quelle est cette fleur bizarre. Comment ce résultat a-t-il été obtenu ? Par des sélections et des croisements continuels; il ne faudrait pas croire que la chimie entre pour une très grande part dans ce travail: ces fleurs sont obtenues par des moyens *naturels*. Connaissant les conditions les plus favorables pour le développement de la fleur, comme sol, et comme nourriture, et comme température, c'est dans ce sol qu'elle naîtra, c'est une nourriture spéciale qu'on lui fera absorber tout comme à un malade, et c'est dans une serre à température constante qu'elle éclora. Pour la coloration, c'est également par une sélection des tons qui se rapprochent le plus de la couleur désirée, qu'on l'obtiendra ; ainsi deux plantes qui montreront une plus grande tendance vers le blanc seront croisées entre elles ; le résultat peut, au premier croisement, ne pas montrer un grand progrès ; mais la tendance vers le blanc sera plus marquée, et on recommencera jusqu'à ce que le résultat désiré s'ensuive, et finalement, la plus petite trace de couleur éliminée, on finira par obtenir un blanc pur. Au bout de combien de temps ? Nul ne saurait le dire, pas même le « fabricant »; mais avec de la patience, de la persévérance et une grande connaissance des mélanges des couleurs on y arrive.

Les reproductions photographiques que nous donnons de certaines fleurs ainsi obtenues, vont donner à nos lecteurs une bien plus exacte idée de ce que nous avançons que toutes les théories scientifiques que nous pourrions invoquer.

Voici par exemple une *Primevère de Chine* (*primula sinensis*) telle qu'elle existait vers le milieu de ce siècle, et à côté la *Primevère Géante de Chine*, que l'on obtient actuellement ; les caractères primitifs se distinguent parfaitement, mais le développement en est extraordinaire ; on peut s'en convaincre, car les dimensions relatives des fleurs photographiées sont exactement les mêmes que dans les fleurs elles-mêmes. L'artiste qui a obtenu cette fleur — M. Sutton — avait remarqué que seules les fleurs colorées pouvaient être produites sur des plantes de tige et de feuillage foncés ; grâce à des soins spéciaux, des arrosages particuliers, il a fini par faire produire des fleurs du blanc le plus pur sur des tiges et avec un feuillage d'une teinte presque

noire. Cependant il n'a pu encore obtenir l'inverse, c'est-à-dire une fleure bleu foncé sur une tige claire.

Avec le *Bégonia*, on a obtenu des effets tout à fait curieux, aussi bien dans les bégonias simples que dans les bégonias doubles. Reconnaîtrait-on dans ces fleurs aux pétales géantes le bégonia si simple et si commun qu'on rencontrait il y a quelque cinquante ans dans les jardins? Et ce Bégonia double, est-il assez majestueux? On dirait une rose plus douce, plus mignarde que la rose ordinaire; et combien cette fleur est loin de celle du bégonia double autrefois connu !



Parmi les développements les plus intéressants, il nous faut noter en première ligne celui de la *Gloxinia*. Nous

L ÉVOLUTION DE LA *Gloxinia*.

1E *Bégonia* DOUBLE DANS SA FORME PRIMITIVE ET SON ÉTAT ACTUEL.

avons la bonne fortune de pouvoir donner ici une série de photographies représentant la gloxinia à ses divers degrés, depuis le type originel, pauvre fleur qui n'offre que peu de promesses des perfectionnements qui suivent jusqu'au type final de forme parfaite, dont la feuille riche et foncée fait encore plus ressortir le blanc pur de la fleur largement ouverte, vrai bouquet sur une seule tige. Et ce n'est point encore terminé comme perfectionnement, car on vient d'obtenir récemment, par simple sélection de la fleur primitive, une Gloxinia géante dont la fleur seule a la taille de la plante qui a servi à la créer.

Ces trois exemples suffisent ; nous aurions pu les multiplier à l'infini presque, et montrer comment avec le simple chrysanthème on a obtenu ces massifs de fleurs géantes et variées, avec la modeste marguerite des champs la marguerite géante arborescente, avec la tulipe sauvage les innombrables variétés que cultivent les Hollandais, etc., etc.

On a même fait mieux encore, et, depuis quelques années, on obtient des fleurs sans terre, et c'est pour les amateurs d'horticulture en chambre un passe-temps fort agréable. Des fleurs sans terre peuvent être placées partout, dans les appartements, sur du bois, dans des corbeilles, dans des vases ; simplement entourées de mousse, elles continuent à vivre et à fleurir avec la vigueur et l'éclat qu'elles auraient eus en pleine terre. Un des avantages de ce système comme ornementation, c'est que des plantes différentes avec leur feuillage, leurs fleurs et leurs racines cachées dans la mousse peuvent être réunies dans un même vase et former d'élégants bouquets vivants, tandis que la nature présente au dehors son aspect morne et désolé.

Le procédé consiste à placer les plantes dans un *substratum* poreux et léger, comme la mousse, par exemple, et maintenu constamment humide par une dissolution de sels, de potasse, de bicarbonate de chaux, etc., indispensables à la vie des plantes. Un des *substratum* par excellence est l'éponge; car l'éponge retient longtemps l'humidité et renferme elle-même quelques-unes des substances dont se nourrissent les végétaux.

Rien n'est plus curieux que cette masse de verdure et de fleurs multicolores, sans support apparent, et semblant pousser sans nourriture et vivre de l'air du temps.

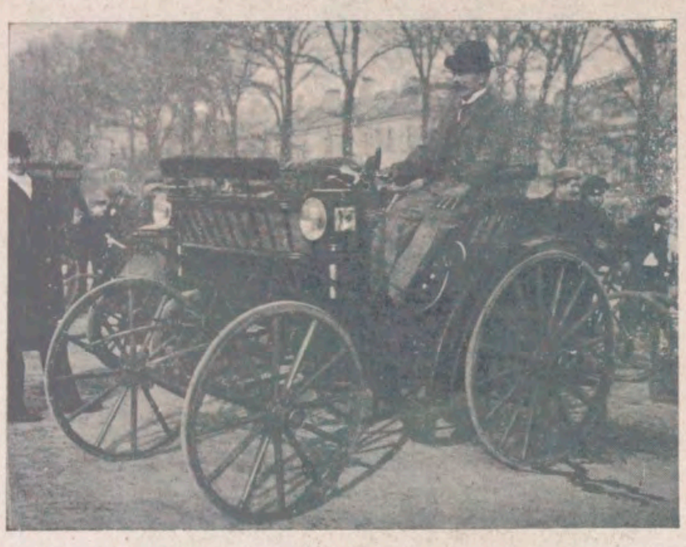
Même j'ai vu tout récemment une cressonnière sur éponges établie dans un jardin d'hiver, en plein quartier Monceau : et pourtant au cresson, une eau sans cesse renouvelée, est, dit-on, nécessaire. Pour bien réussir dans ce genre de culture, il faut entretenir une humidité constante et ne pas mettre de l'engrais en excès ce qui ferait filer les plantes et les empêcherait de croître normalement.

Si les différentes industries ont progressé depuis un demi-siècle, il ne faut pas croire que certaines sont restées en arrière ; cette digression horticole le prouve suffisamment, et si, dans nos expositions d'horticulture, le public admire sans se lasser les merveilles que l'on fait naître, il songe trop peu aux difficultés énormes que rencontrent les horticulteurs et à la patience qu'il leur faut pour obtenir des résultats satisfaisants et qui plaisent à l'œil difficile de nos modernes amateurs.

PAUL MÉGNIN.

Une Course de Voitures à réclamer

JADIS, quand vous aviez une voiture automobile à vendre, on vous entourait de petits soins, on vous cajolait.



Cliché Beau.) FIN DE SIÈCLE.
— Et M. Picard qui cherche un clou pour 1900!

— Comment mon cher, vous avez une automobile à vendre? Mais je l'achète! Combien en voulez-vous?

— 14.000 francs.

— Voilà! Payé rubis sur l'ongle!

Et immédiatement un autre ami arrivait.

— Il paraît que vous avez une voiture à vendre?

— J'avais, je n'ai plus, Saint-Machin me l'a enlevée.

— Eh bien où est-il, Saint-Machin? Je la lui rachèterai bien, moi, votre voiture! »

Cela n'était pas plus difficile que cela. La plupart du temps, on vendait sa voiture sans en avoir eu livraison. Il y en a même qui l'ont vendue deux fois avant d'en avoir livraison. Après l'avoir lâchée pour 14.000 francs, ils trouvaient un quidam qui montait jusqu'à 18.000; ils la rachetaient 16.000 à leur premier acheteur et tiraient deux moutures d'un même sac.

Et l'on dit que le commerce ne va pas! Il est vrai qu'aujourd'hui c'est un peu plus difficile. Quand on a ce qu'en argot de chauffeur on appelle un « vieux clou de voiture » on a quelque chance de le conserver. Les âmes charitables et les riches clients jadis propres à l'extirpation desdits clous se faisant de plus en plus rares et de plus en plus difficiles.

Il arrive même aujourd'hui que les acheteurs veulent voir si la voiture marche, et non seulement sur la place de la Concorde, où les fortes rampes sont pour ainsi dire inconnues, mais sur la route. Ce sont évidemment de mauvaises têtes.

D'autre part, comment savoir qu'une voiture qui marche bien et qui a fait ses preuves publiques est à vendre?

Le chauffeur, être malin, qui vient de gagner une course vous répond d'un air négligent : « A vendre ma voiture? Non! Mais si vous m'en donnez 32.000, je ferai le sacrifice de mon enfant! »

C'est ce qui a donné à nos confrères Meyan et Pierre Giffard, l'idée d'organiser des courses de voitures à vendre.

Pied d'égalité parfaite! Non, à vrai dire, car il y avait à Versailles, où s'est donné le départ de la 1re course (Versailles-Choisy-le-Roi et retour), à côté de fort jolies voitures, de vieux rossignols de ferraille, de vieux clous antédiluviens et qui, battus à coup sûr sur le terrain de la vitesse par n'importe quel cycliste quinquagénaire auraient au contraire, sur le terrain de la sonorité, figuré avec honneur dans un match contre les champions de cette branche. Et quelles mines affligées avaient ces pauvres clous qui prenaient, au milieu des voitures modernes et pimpantes, l'air des parents pauvres qui montent par l'escalier de service et n'osent pas parler aux domestiques!

(Cliché Beau.)
LE GROOM. — Pourquoi souriez-vous, patron?
LE PATRON. — Je pense à celui qui aura ma voiture...

(Cliché Beau.) VENDUE!
— Il n'y a plus qu'à signer... et à payer.

(Cliché Beau.)
NOUVEAU CONCOURS DE LA *Vie au Grand Air*.
Où est l'homme?... Où est la femme?...

Un premier essai n'est pas toujours forcément heureux; si la course a été un triomphe au point de vue des concurrents, les acheteurs, ceux-ci se sont moins pressés; le sport a été quasi nul de leur côté.

Si bien que dans ce prix à réclamer pour automobiles, ce sont finalement non les acheteurs qui ont réclamé les voitures, comme on s'y attendait, ce sont les voitures qui ont, en vain, réclamé les acheteurs.

De-ci de-là, on entend bien quelques dialogues essayer de s'échanger.

— Combien, monsieur, votre voiture?

— 12,000 francs!

— Diable! et vous donnez votre pardessus avec?

— Combien de chevaux, monsieur?

— Six et demi.

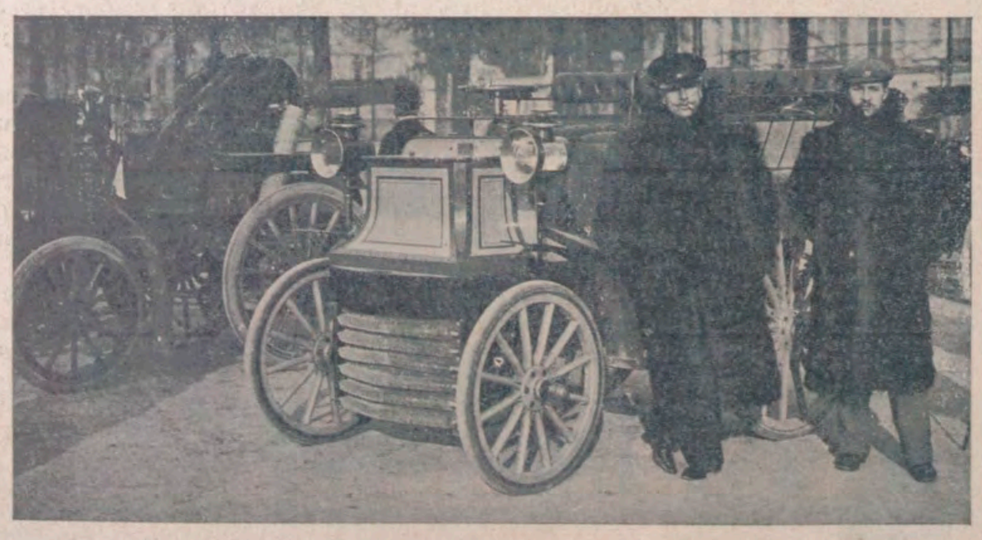
— Et combien la voiture?

— 15,000.

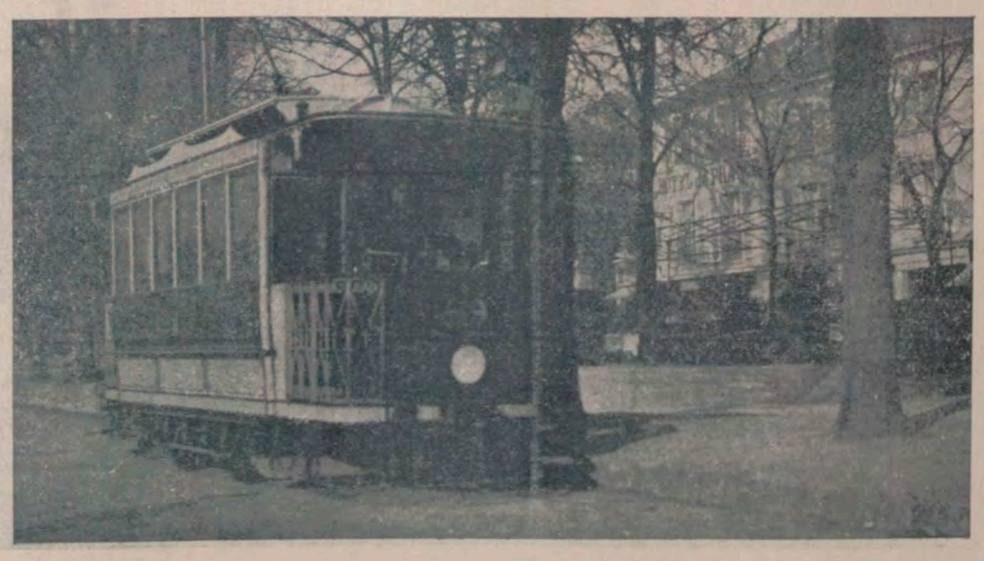
— Diable, cela fait 2,461 francs et les centimes par cheval. Vous ne pouvez pas plutôt retirer deux ou trois chevaux?

Finalement un Monsieur vexé de s'être entêté à des tarifs excessifs se retira de la lutte, l'air digne et faisant signe de la canne au tramway électrique qui passait par là de s'arrêter.

G. P.



(Cliché Beau.) EN ATTENDANT LE CLIENT
— Allons-nous remporter notre peau de bique ou une simple veste



(Cliché Beau.) PRIX A RÉCLAMER DÉMOCRATIQUE.
— Je le réclame pour dix centimes!...

Le Cross-Country National

M. G. RAYMOND,
Secrétaire général du Racing-Club, revenant de tracer la piste.

Le onzième championnat de France organisé par l'Union des Sociétés Françaises de Sports athlétiques — il date de 1889 — s'est couru dimanche dernier par un temps magnifique, à Ville-d'Avray.

La piste tracée dans les bois qui entourent Ville-d'Avray et dans une partie du parc de Saint-Cloud mesurait 16 kil. 500 mètres environ. Les coureurs passaient deux fois en vue des spectateurs aux Etangs.

Cette année, l'U. S. F. S. A. avait fait tous ses efforts pour faciliter la venue des équipes des départements. Elle a, du reste, pleinement réussi, puisque quatre champions régionaux ont fait le déplacement de Paris. Ce sont le Sport Athlétique Libournais, champion du Sud-Ouest; l'Union Sportive Dijonnaise, champion du Sud-Est; le Sporting-Club de Marseille, champion du Littoral de la Méditerranée, et le Velo-Sport Chartrais, champion du Centre-Ouest. Tous les clubs départementaux avaient été classés en deuxième série — car les clubs sont divisés en deux séries selon leurs forces. En première série six clubs étaient inscrits. En tête le Racing-Club de France, qui detient le Championnat depuis quatre ans, vainqueur six fois sur onze, l'Union Athlétique du Ier Arrondissement, la Société Athlétique de Montrouge, l'Association Pedestre Française, le Stade Français et enfin le Red Star Club, gagnant en 1898 de la seconde série.

La lutte s'annonçait acharnée entre le tenant du Championnat le Racing-Club, et plus particulièrement la Société Athlétique de Montrouge, l'Association Pédestre Française et l'Union athlétique du Ier Arrondissement. Elle a tenu tout ce qu'elle promettait, encore que l'équipe du Racing-Club, composée de brillantes individualités, se soit effondrée par suite du peu d'entraînement de ses coureurs. C'est la Société Athlétique de Montrouge qui a gagné, avec un total de 61 points, battant de 4 points l'Association Pédestre Française, 65 points. L'Union Athlétique du Ier Arrondissement, troisième avec 78 points, devant le Racing-Club de France, quatrième avec 111 points.

En deuxième série, triomphe bien mérité du Sport Athlétique Libournais, qui avec 53 points bat de loin le Club Sportif de Neuilly-Plaisance, 171 points; troisième, l'Union Sportive Dijonnaise avec 121 points; quatrième, l'Athlétique avec 127 points; cinquième, le Sporting-Club de Marseille avec 136 points, etc. Les Marseillais ont joué de malheur, à 500 mètres de l'arrivée. Un de leurs hommes s'est trompé de piste, s'est égaré dans les bois vers Chaville et n'est rentré qu'une heure après les autres. Sans cela le Sporting-Club de Marseille eût pris la troisième place.

(Cliché Beau.) LE DÉPART DU CROSS-COUNTRY NATIONAL.

Le restaurant Cabassud, où se faisaient toutes les opérations de l'organisation de l'épreuve : appel des coureurs, distribution des numéros, etc., et où se trouvaient les vestiaires, présentait dès le matin un coup d'œil fort pittoresque. Parmi les spectateurs, ce sont des discussions sans fin sur les chances respectives des équipes qui vont être aux prises.

(Cliché Beau.) LE CROSS-COUNTRY NATIONAL. — SOUS BOIS, TOUQUET MÈNE LE TRAIN.

Enfin les officiels réussissent à réunir le peloton des 120 partants. Le départ est à peine donné qu'ils ont à gravir une rude côte. C'est un spectacle inoubliable que la montée de ce peloton dont la masse multicolore donnée par les jerseys qu'ils portent resplendit sous les rayons brillants du soleil.

A peine les coureurs ont-ils disparu sous bois que les spectateurs se portent à l'endroit où ils vont revenir à leur vue, après avoir couvert six kilomètres. Attente fiévreuse. Qui sera en tête? Tout à coup, clameur, à l'orée du bois : un jersey apparaît, et celui qui le porte dévale rapidement vers les étangs. Un hurrah de ses amis, c'est Touquet, de l'A. P. F. Il précède de peu Champoudry, de la S. A. M. et Marlins, de l'U. A. I. Et bientôt en une longue théorie passent les autres. Pendant qu'ils disparaissent dans les bois, les spectateurs se livrent à de hâtifs pointages. On constate que les chances du Racing-Club sont nulles et que la Société Athlétique de Montrouge et l'Association Pédestre Française sont en tête : les six hommes de chacun de ces clubs qui comptent pour le classement — chaque club a le droit de mettre en ligne huit coureurs mais six seulement comptent à l'arrivée — sont tous passés dans les premiers.

Au second passage, après dix kilomètres, Touquet, merveilleux dans son allure souple et aisée, est toujours en tête. Champoudry seul le suit. Marlins et les autres sont lâchés. Champion, un jeune coureur du R. C. F. est quatrième.

A l'arrivée, un millier de spectateurs difficilement maintenus sur les trottoirs par des gendarmes mobilisés pour la circonstance, s'entassent, et ce sont des acclamations sans fin lorsque Touquet, frais et dispos, passe premier le poteau, couvrant les 16 kil. de parcours en 1 heure 1 minute 29 secondes.

Viennent ensuite, dans cet ordre : Champoudry, de la S. A. M.; Marlins, de l'U. A. I; Champion, du R. C. F.; Theato, de l'A. P. F.; Pican, du R. C. F.; Ragueneau, de la S. A. M., etc. Et petit à petit, seuls ou en groupe, luttant désespérément pour gagner une ou deux places, rentrent les coureurs.

(Cliché Beau.) L'ARRIVÉE. — TOUQUET GAGNE TOUT SEUL.

C'est ensuite, après la proclamation des résultats, — qui résulte d'un classement laborieux, — un envahissement des restaurants de Ville d'Avray. La joie des vainqueurs éclate, des acclamations saluent les noms des triomphateurs.

Toute cette jeunesse, ivre de plein air, enchantée du succès en escomptant une prochaine revanche, se disperse en commentant les incidents — il y en a toujours — qui ont signalé une des plus intéressantes manifestations athlétiques de l'année.

PAUL CHAMP.

(Cliché Beau.)
TOUQUET,
de l'Association Pédestre Française, Vainqueur du Cross-Country.

L'ENTRAINEMENT A MAISONS-LAFFITTE

Chez John Harper et W. Botten

Par un beau soleil et un petit froid vif, la campagne est charmante à cette saison-ci ; mais le parc de Maisons-Laffitte, avec ses villas closes, ses arbres dénudés de feuilles, ses longs chemins déserts où se montrent de temps en temps, trottant rapidement sous les arbres, des chapelets de chevaux de course, le parc, dis-je, a une saveur toute particulière de mélancolie et de solitude.

Le contraste avec la saison d'été est saisissant. Aux beaux mois, le feuillage est touffu, toutes les villas ouvertes, animées, pleines de jolies femmes et de cavaliers du « dernier bateau », sont tapies dans la verdure. Ce ne sont que rires égrenés dans la tiédeur du matin, envolées de musique par les fenêtres grandes ouvertes.

Les chevaux rentrent de la Muette, d'Achères, de la piste de sable, de la Croix de Noailles, et tous les villégiateurs s'informent de la qualité des galops exécutés, de la santé des coureurs, de leur état de préparation... On fait de l'équitation, de la bicyclette, de l'automobile, on tire de l'aviron, on largue au vent les houaris ; c'est la vie sportive au grand air dans toute sa joie, dans toute son intensité.

Mais en mars, par un beau soleil et un petit froid vif, Maisons-Laffitte est encore désert et mélancolique.

J. Harper n'a plus que quelque chevaux à l'entraînement, nous le savons ; nous allons lui rendre visite et lui serrer la main, car c'est le doyen des entraîneurs de Maison-Laffite, et la victoire de Chevilly, il y a quinze jours, dans le *Prix d'Auteuil*, alors que le cheval est parti délaissé par le ring à 25/1, prouve bien que l'entraîneur n'a rien perdu de son savoir-faire ; son habileté s'est doublée d'une longue expérience.

J. Harper est né à Newberry, dans le Berkshire, le pays des longues dunes gazonnées, avec des ondulations infinies, comme les vagues de l'Océan quand il repose.

(Cliché Beau.)

LE DOYEN DES ENTRAINEURS DE MAISONS-LAFFITTE.
John Harper, entraîneur du baron Finot et de M. Abeille.

Il vint à Paris vers 1868, engagé comme jockey par M. le baron Finot. Il avait monté en steeple-chase, en Angleterre, pour M. Brailey, pour M. Smith et pour le capitaine Horton, tous propriétaires connus de steeple-chasers.

Pendant cinq ans, l'excellent jockey Harper monta pour « le baron », comme le grand propriétaire est appelé dans les centres d'entraînement. Il conduisit à la victoire les fameux Valentino et Astrolabe, et monta vingt autres chevaux qui furent celèbres.

Vers 1873, il quitta la piste pour se consacrer entièrement à l'entraînement des chevaux du « baron ». Harper a été le collaborateur du baron Finot pour amener dans les grandes courses d'obstacles des chevaux dont les noms sont encore présents à la mémoire de tous les amateurs de Turf ; qui a oublié les victoires répétées de Basque, de Baudres, de La Vigne, de Bride-Abattue, de North-Pole, de Courlande, de Vincennes ? Ces victoires ont lié intimement pendant une longue période de jours heureux les noms du baron Finot, de son entraîneur J. Harper, de son jockey Hatchett.

North-Pole, qui a gagné des sommes énormes d'argent public, — on s'en souvient, — fut acheté 1.500 francs par le baron Finot, sur le conseil de Harper ; il en fut de même de Célestin. Un autre cheval, Vengeur, qui fit deux saisons splendides entre les mains de Harper, fut payé 1.000 francs, cinquante louis ! Ce sont de belles et heureuses spéculations, rares aujourd'hui où les propriétaires qui sont trop fortunés et font du sport par genre, payent deux mille louis un cheval qui gagne à peine son avoine dans un handicap où le handicapeur lui a attribué un poids de pitié !

A la dure époque des hippodromes rustiques et quelque peu sauvages de la Croix de Berny, de Porchefontaine et de La Marche, le steeple-chasing n'était pas ce qu'il est aujourd'hui : une course de vitesse avec des obstacles, un casse-cou perpétuel pour les chevaux par le train fou qui est constamment mené ; les chevaux qui couraient sur ces hippodromes disparus étaient de vrais chevaux de chasse dont Franc-Picart, animal d'équipage à courre, était le plus bel échantillon. Le baron Finot n'est-il pas arrivé un jour à une réunion de Porchefontaine, montant un de ses chevaux engagés et inscrit sur le programme ? Le baron endossa sa casaque, prit part à la course, la gagna, se dépouilla de sa casaque et reprit le chemin de Paris, remonté sur son même cheval.

Certes, c'était là un autre steeple-chasing que celui que nous pouvons aujourd'hui goûter à Auteuil, à Saint-Ouen et à Enghien, hippodromes coquets, fleurant bon, ratissés, peignés, pommadés, où l'on arrive en bottes vernies et en gants gris perle. Autre temps, autres mœurs, tout aussi bien en sport que dans toutes autres choses de la vie.

Harper possède un paddock particulier avec des barrières et des claies mobiles où il fait l'éducation des débutants en obstacles et où il exerce, par le trop mauvais temps, les confirmés dans le métier de sauteurs.

Les boxes, aux écuries du doyen de Maisons-Laffitte, sont de vrais modèles de confortable, de propreté et même de luxe ; tout l'intérieur est doublé d'épais bois de pitchpin vernissé, garni de plaques de fer jusqu'à la hauteur du ventre des chevaux ; les cuivreries aux anneaux d'attache et aux mangeoires luisent au soleil.

Doucement, sans secousse aucune, Harper prend ainsi sa retraite, diminuant annuellement le nombre de ses pensionnaires ; mais quand on est né parmi les chevaux, qu'on a passé avec eux soixante-cinq années, il est impossible de n'en plus avoir à nourrir, à soigner, à caresser, alors même qu'on ne peut plus se mettre en selle et courir sur leur dos le « steeple » aigu du village voisin.

L'entraîneur William Botten ne peut pas être classé au premier rang de l'entraînement à Maisons-Laffitte, quoi qu'il exerce ce métier depuis dix-huit ans. Il n'est d'aucune école, n'appartient à aucun classement, n'agit d'après aucun système ; c'est un « solitaire » qui travaille à sa façon et par boutades, traitant de mal aujourd'hui ce qu'il a jugé excellent quarante-huit heures auparavant.

Quoi qu'il en soit de son entraînement « d'opportuniste », William Botten a eu de nombreux succès sur le turf, et chose remarquable, toujours avec des chevaux lui appartenant personnellement.

Son entraînement comporte le plat et l'obstacle.

En 1885, il remportait le *Grand-Prix de Bordeaux* avec *Anarchiste*. En 1891 il enlevait le *Grand-Prix de Nice* avec un bon steeple-chaser

(Cliché Beau.)

Austerlitz, AU BARON FINOT, FAISANT DU TROTTING.

(Cliché V. G. A.)

LA PROMENADE DANS LE PADDOCK DE J. HARPER.
Chevilly, Parasol, Xenophoff.

(Cliché Beau.)

Chevilly, A M. ABEILLE, LE GAGNANT DU PRIX D'AUTEUIL, A L'EXERCICE.

(Cliché Beau.) LE LOT DES DEUX ANS DE L'ENTRAINEUR W. BOTTEN.

(Cliché Beau.)
L'ENTRAINEUR W. BOTTEN SUR SON PONEY.

appelé *Napoléon*. Ce *Napoléon* était un cheval ayant de l'allant et du fonds : un peu épais de membres mais galopant bien et surtout fort courageux.

Avec *Anarchiste*, ce fut le cheval de classe de l'établissement.

L'année même de la victoire de *Napoléon* à Nice, Botten gagnait le *Grand Prix de France* avec son cheval *Escander*, à Auteuil. Il semblait qu'il n'y eût de chance que pour ce veinard, car c'était vraiment de la chance, et le dicton populaire : *Aux innocents les mains pleines*, se trouvait confirmé une fois de plus.

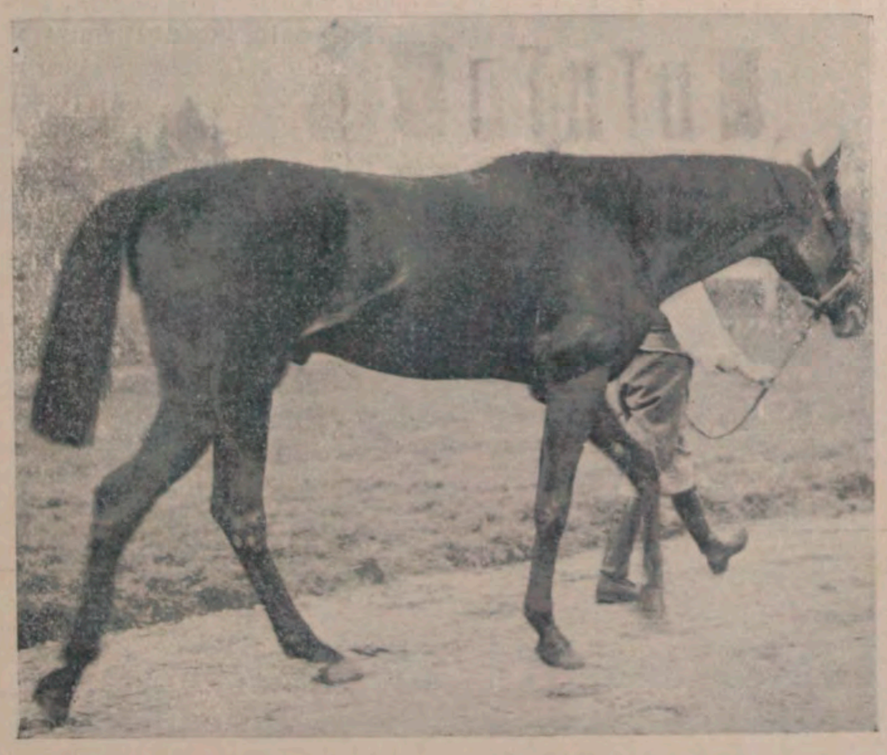
William Botten gagna encore, en courses plates, outre le grand prix de Bordeaux dont j'ai parlé plus haut, le *Handicap de Rouen* avec *Ibas* et le *Prix des Ecuries*, à Chantilly, avec le même cheval.

Il a eu, sous sa direction, quelques autres chevaux remarquables : *Le Sceptre*, *Château-Saint-Ange*, *Entraîneur*, *Castor*, *Magloire*, etc., etc. Cependant ses patrons ont été peu nombreux ; il a entraîné quelques chevaux au défunt jeune duc d'Uzès et des animaux à M. Mills. Il aime mieux travailler pour son compte personnel et la qualité de « propriétaire » lui agrée plus que celle d'entraîneur public ou particulier. Je l'ai dit tout à l'heure en constatant que ses plus beaux et plus fructueux lauriers, il les a moissonnés pour son compte. Qui pourrait lui donner tort en cela ?

Botten est extrêmement soigneux pour ses chevaux, et les règles de son écurie doivent être observées strictement, à la lettre, par ses *lads*. Après les galops du matin, à Achères ou dans l'allée de la Muette, les animaux rentrent, sont nettoyés, pansés, astiqués et attendent l'avoine de onze heures. Ni pour or, ni pour argent, ni sur la demande même d'un propriétaire, l'entraîneur Botten ne fera ressortir un cheval de sa boxe avant une ou deux heures de l'après-midi. C'est le temps du repas méridien des chevaux et rien ne doit troubler ce repas. Au moins, voilà une règle parfaitement posée et observée dans l'entraînement très particulier de Botten, et les pensionnaires en ont tout le bénéfice.

Parmi la jeune génération, nous remarquons aussi un lot de six poulains et pouliches de deux ans qui promettent beaucoup, comme leur entraîneur. Nous souhaitons qu'ils tiennent tout ce qu'ils promettent.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.



(Cliché Beau.)
LE GAGNANT DU PRIX D'ANJOU, LE DIMANCHE 5 MARS, A AUTEUIL.
Estafier, par *Jupin* et *Escorte*, à M. R. Mills.

(Cliché V. G. A.) LE GAGNANT DU PRIX HYPOTHÈSE, LE DIMANCHE 5 MARS, A AUTEUIL.
Fusain II, par *Sorrente* et *Futaine*, à M. Charles Liénard, se rendant au départ,

Au Grand Air... de l'Alaska

LIGNE A DEUX HAMEÇONS.

L'Europe tout entière tourne en ce moment les yeux vers l'Alaska, cette vaste et glaciale contrée de l'Amérique du Nord, où de hardis pionniers viennent de trouver l'or; l'or, vil métal, assure-t-on, mais tant recherché, tant désiré! L'Alaska, le Klondyke, noms inconnus — ou presque — hier encore, qu'on ne doit pas ignorer aujourd'hui, qui demain seront dans toutes les bouches, le rêve de millions d'êtres humains. La *Vie au Grand Air* doit donc à ses lecteurs quelques notes sur le rude sport auquel — pour vivre — sont contraints de se livrer les malheureux naturels de ces régions désolées. La chasse et la pêche, voici en effet quel fut, jusqu'à ce jour, leur unique moyen d'existence. J'ai dit: « fut jusqu'à ce jour », car il est bien évident que tout cela va dorénavant changer; la civilisation qu'attire le précieux métal va pénétrer chez ces êtres simplistes, les transformer du tout au tout, ou même plutôt encore les détruire comme elle le fit au commencement de ce siècle pour les Peaux-Rouges du Far-West. Et aux endroits où se tient encore la tente en peau de phoque huilée de l'Esquimaux s'élèvera bientôt la ronflante et bourdonnante usine pleine de machines à laver les sables aurifères. Et ce sera une vie pittoresque de plus à ranger au grenier des souvenirs, une nature vierge violée par le progrès...

La pêche et la chasse, avons nous dit, seules sources de vie; commençons par la pêche:

Sur les côtes du Pacifique, depuis San-Francisco jusqu'à Saint-Michel, au détroit de Behring, le saumon surtout abonde. De là il remonte le fleuve Yukon jusqu'aux rapides de White-Horse. C'est dans ces environs qu'il se pêche en grande quantité pendant la bonne saison pour, séché, en faire le fond de la nourriture hivernale. Les moyens employés pour sa capture varient; c'est un filet rudimentaire fait de minces lanières de peau, pour les endroits où il se tient en bande serrée et où on le prendrait, pour ainsi dire, à la main; c'est le petit engin ci-dessous, pour les places moins poissonneuses.

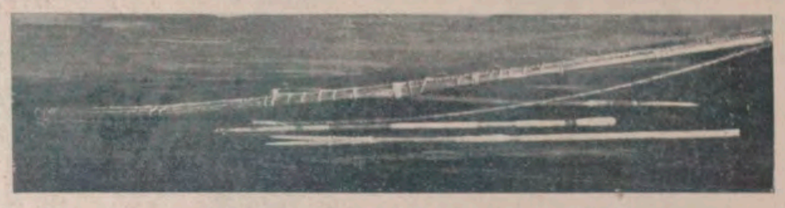
Cela se compose d'une petite lamette d'os ou d'ivoire, longue de 10 centimètres, tenue dans son milieu par une lanière de peau. A chacune de ses extrémités pend un mince fil, fait d'un nerf de renne, où est retenu un hameçon bizarrement contourné. L'instrument est accroché à une perche par la lanière du milieu et maintenu, hameçons portant les appâts, à un centimètre environ de l'eau. Le poisson, apercevant l'amorce, se jette voracement dessus, l'avale et, piqué, plonge. Formant balance, la baguette d'os quitte la position horizontale pour la verticale; ce que voyant de la rive, l'Indien s'empresse sur son léger bateau d'écorce et capture sa proie.

Sur les rives du Yukon, depuis Saint-Michel, on peut ainsi voir, séchant au soleil, d'immenses quantités de saumons. Les mineurs du Klondyke commencent à imiter les naturels du pays et, plus pratiques, posent chaque soir de grands filets dans le lit du fleuve, pour les retirer le lendemain pleins à craquer. C'est pourquoi un saumon de 10 à 12 livres se vend 2 fr. 50 à Dawson-City, alors que la viande atteint 10 et 15 francs la livre. Dans les environs de Vancouver, ce genre de poisson est particulièrement abondant. Dans la rivière Frazer, par exemple, il se rencontre en bandes si nombreuses qu'il intercepte littéralement la navigation.

Au détroit de Chatham, la morue se trouve, elle aussi, en grande abondance; les naturels en prennent de 8 à 10,000 par jour qu'ils vendent aux trafiquants. Quant au hareng, il s'y plaît à ce point qu'on raconte qu'un jour un steamer a, pendant 4 heures consécutives, marché sur un banc et que l'hélice, à chaque tour, en projetait des centaines en l'air.

Déjà, sur les côtes de l'Alaska, s'élèvent quelques usines américaines pour la fabrication des conserves et l'extraction de l'huile de foie de morue; et, chaque jour, de puissantes sociétés, se forment pour en construire de nouvelles.

VUE D'UN PETIT ILOT DU GROUPE DES ALÉOUTIENNES, SURNOMMÉ L'ILE AUX OEUFS.



ARC ET FLÈCHES A POINTE D'OS POUR LA CHASSE AUX VOLATILES.

Arrivons à la chasse.

Peu nombreux le gibier, quelques rennes, des renards, des lièvres, une sorte de canard sauvage et de très rares ours blancs. En revanche, sur les côtes, une multitude d'oiseaux de mer.

Pour la chasse aux volatiles, l'arc avec flèches à pointes d'os est communément employé. L'arc se compose d'une lame de bois souple longue de 1m,50 environ, large de 4 centimètres et épaisse de 7 à 8 millimètres, sur laquelle vient se plaquer une corde en nerfs de renne tressée de la grosseur d'un porte-plume ordinaire et qui a la particularité de jouer le rôle d'une tige d'acier. La combinaison de ce nerf et du bois donne à la détente de l'arc une force extraordinaire permettant de lancer à 50 ou 60 mètres la flèche, cependant assez lourde, que nous reproduisons à côté de l'arc.

Pour courir sur la neige à la poursuite du gibier, les naturels emploient la « raquette », tant de fois décrite, et en usage, d'ailleurs, dans la plupart des pays froids.

Mais, la chose la plus intéressante, la plus « sportive », s'il est permis de s'exprimer ainsi, est certainement la chasse au phoque, qui se pratique en grande échelle aux abords des îles Pribilop et des îles Aléoutiennes.

Elle se fait surtout en été au moyen des kaïaks.

Le kaïak est une barque étroite et longue, formée d'une armature de bois entièrement recouverte de peaux de lion de mer tendues. Deux seules ouvertures dans le sens de la longueur, ouvertures rondes surmontées d'un léger rebord autour duquel les hommes montant l'esquif, attachent soigneusement leur veste faite de peaux de poisson cousues ensemble. En sorte qu'aucune solution de continuité n'existant, l'insubmersibilité est absolue. Confiants en cette qualité, les naturels

HARPONS EN USAGE CHEZ LES ESQUIMAUX DE L'ALASKA.

KAIAK MONTÉ PAR DEUX ESQUIMAUX.

BATEAU D'ÉCORCE EN USAGE CHEZ LES INDIENS DES BORDS DU YUKON.

BANDE DE PHOQUES, SUR L'UNE DES ILES ALÉOUTIENNES.

de ces îles montrent une audace à toute épreuve; rien ne les arrête, ni le vent qui fait rage, ni la grosse mer qui déferle.

Assis de la sorte dans le fond de la barque, le buste seul émergeant de l'ouverture, le chasseur a devant lui, posé sur le « pont », tout son attirail, tous ses instruments de chasse qu'il manœuvre avec une habileté prodigieuse.

Voici maintenant leur façon de procéder :

Etant parvenus sur une *bonne place*, comme disent nos pêcheurs, ils lancent à quelques mètres du kaïak la peau d'un jeune phoque gonflée d'air, laquelle flottant à la surface sert d'appât. Bientôt, quelques phoques apercevant cette amorce, viennent la frôler, la prenant pour un des leurs.

Saisissant alors une flèche-harpon, dont la pointe en ivoire est mobile et rattachée à une lannière en peau de renne retenue au centre de la tige, ils la lancent avec une surprenante adresse dans le flanc du phoque. La pointe reste dans la plaie tandis que la tige, en bois léger, se détachant, flotte sur l'eau, indiquant au chasseur la piste à suivre, car la bête blessée s'enfonce peu.

Dès qu'ils l'ont rejoint, ils s'emparent du flotteur, attirent doucement à eux l'animal, l'assomment à coup de massue sur le crâne ou l'achèvent à l'aide de petits javelots à pointe d'os ou de cuivre, ou même encore avec une sorte de poignard d'ivoire d'une solidité à toute épreuve.

ARME EN IVOIRE SERVANT A ACHEVER LES PHOQUES ET MORSES.

Outre cette chasse, il en est une autre plus simple, pratiquée sur quelques petits îlots du détroit de Behring. En été, au moment de la reproduction, des bandes considérables de phoques choisissent une de ces petites terres et viennent s'y grouper. Là on les assomme en masse comme le montre notre gravure.

Signalons aussi la « chasse aux œufs », qui se pratique sur une des îles Aléoutiennes où se donnent rendez-vous, pour leur ponte, des milliers de guillemots. Le sol, à certaines époques, disparaît complètement sous une couche épaisse de ces œufs. Les Esquimaux et les Indiens métis du Nord-Amérique en conservent dans l'huile de phoque, pour leur nourriture, mets qui nous semblerait sans doute peu délicat, mais fort prisé là-bas.

Il ne faudrait cependant pas déduire du mode de vie de ces hommes primitifs qu'ils sont de pauvres brutes, ne vivant que pour boire, manger et dormir, incapables d'éprouver la moindre sensation artistique. Que non! Jugez-en plutôt par les fines sculptures de cette défense de morse.

DÉFENSE DE MORSE SCULPTÉE PAR UN ARTISTE ESQUIMAU.

Certes, ce n'est pas là un tableau compliqué, digne de grands maîtres, ni l'œuvre d'un nébuleux impressionniste; mais on y sent bien, par contre, «l'impression du vrai »; l'artiste a essayé de rendre ce qu'il voyait, pas autre chose; c'est une œuvre sincère, belle par conséquent.

Et maintenant, Nemrods qui lisez la *Vie au Grand Air*, si l'envie vous prend d'aller chasser le phoque aux îles Aléoutiennes, tirer le renne dans les plaines glacées de l'Alaska, attendre patiemment à l'affut le renard bleu, n'hésitez pas, partez; ce sera toujours plus intéressant que de déambuler une journée entière, par les terres labourées, à la recherche d'un problématique perdreau. Et puis, pour vous distraire, vous pourrez chasser... l'or.

PETITS JAVELOTS A POINTE DE PIERRE ET DE CUIVRE.

Mais je ne vous cacherais pas que la contrée est des plus inhospitalières; combien de ces intrépides explorateurs qui sont allés tenter fortune au pays de l'Alaska ont déjà péri victimes du climat rigoureux. Le nombre est incalculable. C'est donc au prix de bien des souffrances et d'un travail d'une dureté sans pareille que vous pourriez peut-être rentrer dans vos foyers avec le *magot* tant convoité...

AUGUSTE WIMILLE.

UNE TUERIE DE PHOQUES PAR DES MATELOTS AMÉRICAINS.

Le House-Boat de Marseille

On connaît, au moins de réputation, le merveilleux et légendaire décor de la Cannebière, rue qui ressemblerait, en somme, à beaucoup d'autres rues si elle n'avait eu le bon goût de venir se terminer à ce vieux port de Marseille, toile de fond véritablement typique et pittoresquement colorée. Là seulement, on retrouve les derniers vestiges de l'ancienne navigation, les vieux bâteaux voiliers, les picaresques tartanes napolitaines chargées d'oranges ou de citrons ; c'est un continuel va-et-vient de barques minuscules à voiles multicolores, et aussi d'éclatants yachts de plaisance alignant au ras des quais leurs coques blanches, harmonieuses, et le rutilement de leurs cuivres constamment astiqués.

Avec raison, la Société nautique marseillaise a pensé qu'elle devait faire profiter ses membres et les yachtmen passagers de cette situation privilégiée, et, à cet effet, elle a décidé la construction d'un local flottant maintenant amarré au quai de la Fraternité, à côté de la Bourse, et établi de façon aussi pratique que luxueusement confortable.

Cette construction, ainsi qu'on pourra s'en rendre compte par les photographies ci-contre, affecte la forme d'un grand chaland assez bas sur l'eau, sur lequel sont édifiés des roufs recouverts d'une sorte de pont-terrasse abrité par une tente.

Grâce à l'obligeance de notre confrère, la *Vie Provençale*, nous pouvons donner les plans détaillés de ce navire d'un nouveau genre :

En partant de l'avant, nous trouvons d'abord un salon en rotonde de 7 m 90 sur 8 m 20. Ce salon, admirablement éclairé par une grande baie vitrée, laisse apercevoir le superbe panorama dont je parlais plus haut, et même l'entrée de la haute mer.

Puis, c'est un fumoir-bibliothèque auquel font suite la salle du conseil et la salle à manger. On y descend par trois marches, car le plancher des salons est de 0m,80 centimètres en contre-bas du pont, ce qui assure la parfaite stabilité du bateau.

La hauteur des plafonds est de 3m,25. Les boiseries sont en pitchpin les murs sont tendus d'étoffes.

Toutes les pièces sont à cloisons mobiles et réunies intérieurement par un balcon circulaire, de sorte que, en cas de besoin, la Société pourra disposer d'une salle des fêtes de 180 mètres de superficie.

A l'arrière, à côté du secrétariat, du poste d'équipage, des cuisines et offices, se trouvent deux lavabos-vestiaires très complets. N'oublions pas de mentionner cette superbe terrasse qui s'étend sur toute la longueur et sur toute la largeur du navire et où, grâce à l'abri d'une tente et aux brises du large, les heureux sociétaires ne sentiront jamais la chaleur en été, tandis qu'en hiver ils humeront au contraire le soleil, assis dans des fauteuils confortables : mobilier d'été et mobilier d'hiver. En possession de ce local si bien conçu, la Société peut donner libre cours à ses projets, aussi vastes soient-ils.

D'abord, de grandes fêtes dansantes... comme à bord des cuirassés, disent les Marseillais.

Ensuite, des dîners mensuels, voire même hebdomadaires, dans lesquels seront discutées avec la verve et l'entrain méridionaux toutes les questions relatives au sport si alléchant, non-seulement du yachting, mais encore du rowing, qui n'est pas dédaigné non plus à Marseille.

Le dimanche 22 janvier a eu lieu la cérémonie de la bénédiction du « House-boat ». M. l'abbé Gomber, anmônier du lycée, a présidé à cette cérémonie. Le dimanche suivant, inauguration officielle, à laquelle ont été conviées toutes les autorités de la ville, qui s'y sont rendues avec d'autant plus d'empressement que, grâce à cette Société, la navigation de plaisance a pris depuis dix ans un essor considérable. Grâce à elle encore, tous les yachts qu'amène l'hiver en Méditerranée s'arrêtent à Marseille, où ils sont une source de profits considérables pour toutes les industries se rattachant à la mer... et même ne s'y rattachant pas : voir les belles parties de baccara et les plantureux soupers des cercles terrestres au moment de ces passages. M. le préfet, dans son toast, a omis ces détails, mais s'est borné à constater l'énergie du président de la Société, M. Alphonse Grandval, et la puissante influence de ses membres, tous notables commerçants de la ville, qui avaient placé tout à coup leur club nautique au niveau des sociétés rivales de la Côte d'Azur, et cela pour le plus grand bien de la ville de Marseille.

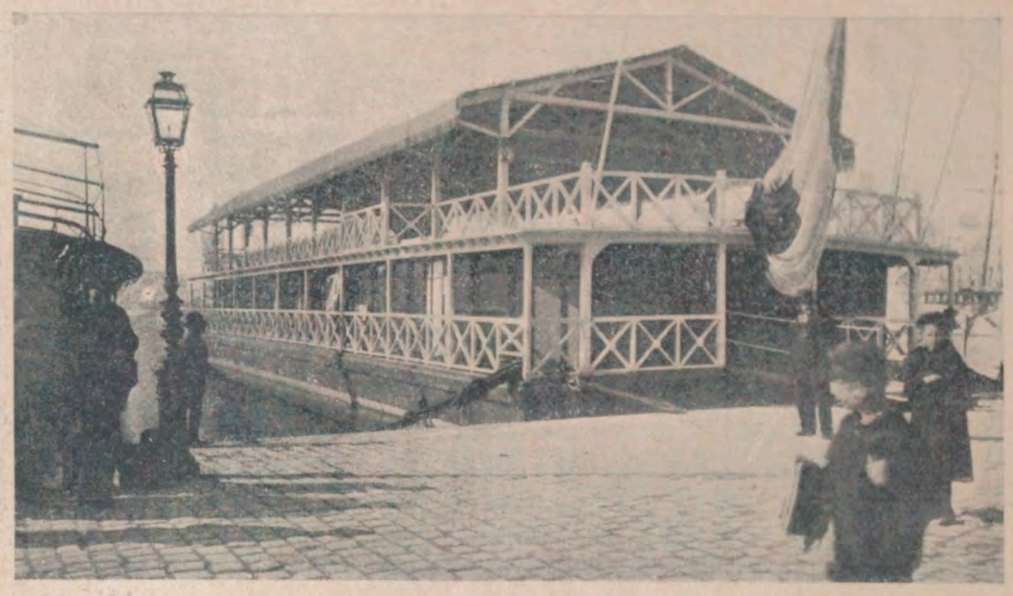
Un invité anglais a tenu à faire dans sa langue l'éloge des Français, toujours si aimablement hospitaliers aux étrangers.

Peut-être même un peu trop, monsieur l'Anglais.

Enfin, depuis le jour de sa glorieuse inauguration, le local flottant de la Société nautique marseillaise solidement ancré au quai de la Fraternité, brave les tempêtes peu redoutables du vieux port et supporte non moins gaillardement les tempêtes de rires qui chaque soir, dans les nuits étoilées d'un exceptionnel mois de mars, se font entendre sur la terrasse, où retentissent aussi les entre-chocs cristallins des coupes de champagne...

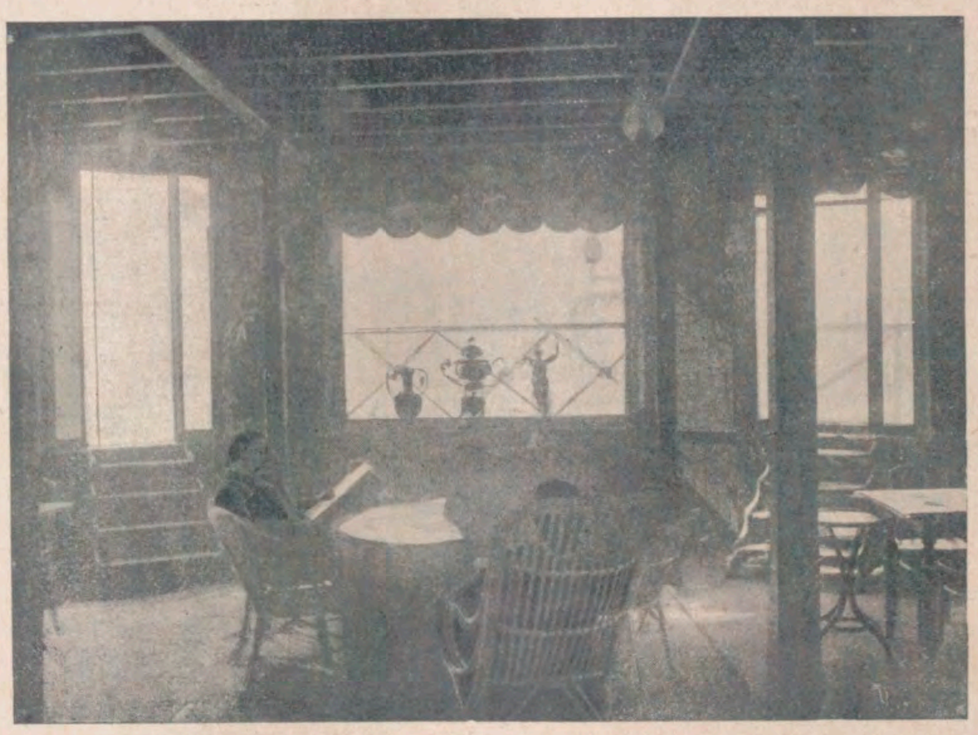
Les dames sont admises à bord du « House-boat ».

JULES CHANCEL.



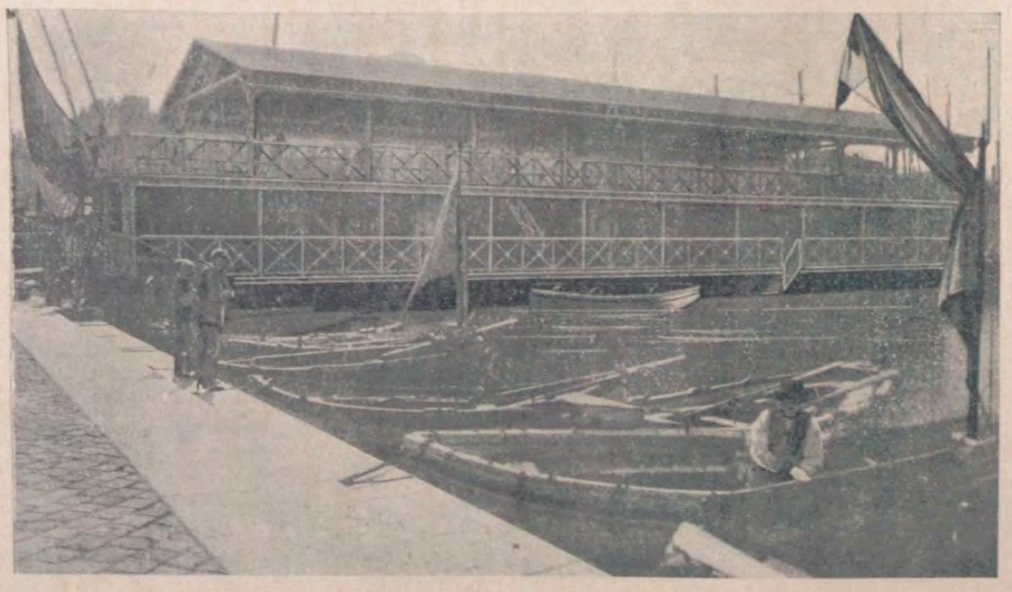
(Cliché Nadar père, Marseille.)

LE HOUSE-BOAT. — L'ENTRÉE.



(Cliché Nadar père, Marseille.)

LE HOUSE-BOAT DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE MARSEILLAISE, VUE DU SALON D'AVANT.



(Cliché Nadar père, Marseille.)

LE HOUSE-BOAT. — VUE D'ENSEMBLE.

DESMEDT

L'escrime belge vient de faire une perte cruelle en la personne de M. Eugène Desmedt, père du jeune Fernand Desmedt, dont tous les Parisiens connaissent la silhouette élégante pour l'avoir vu maintes fois tirer en public et pour l'avoir vu se placer *ex æquo* avec Georges Rouleau, au tournoi du *Figaro*.

Eugène Desmedt est mort jeune. Il n'avait que 44 ans. Dans la première partie de sa vie, il fut l'homme des assauts publics et se mesura, à maintes reprises, soit en Belgique, soit à l'étranger, avec les premières lames du pays, Belgique, France ou Italie.

Doué de moyens physiques exceptionnels et incontestables, c'était, avant tout, un tireur entêté. Il avait surtout une très extraordinaire faculté d'analyse des jeux les plus compliqués. Il détaillait les procédés des différentes écoles, aussi bien que la manière personnelle de chaque grand tireur.

En 1888 parut son livre, la *Science de l'Escrime*, dans lequel il a consigné le résultat de ses laborieux travaux.

Dès lors, il abandonna la planche pour se consacrer exclusivement au professorat. Il modifie constamment la leçon qu'il donne, s'efforçant de la simplifier encore, et toujours de l'améliorer.

Au reste, il avait passé par notre école de Joinville ; aussi son enseignement était-il en grande partie, français.

L. P.

EUGÈNE DESMEDT,
L'escrimeur belge, mort récemment

Trois Mois de Tournée Cycliste

SOUVENIRS DU CIRCUIT HIVERNAL

II

TRA LOS MONTES

Des gens très sérieux nous ont raconté — et je les crois — que beaucoup de ces fonctionnaires des douanes espagnoles n'avaient pas touché leur traitement depuis des années, en raison de la terrible situation financière du pays. C'est pourquoi ils se rattrapent en rançonnant les voyageurs avec un aplomb fantastique.

« Vous avez des malles à faire passer à la douane ou à l'octroi. Eh bien ! donnez-moi une *peseta* et je les laisse passer sans les ouvrir. Si vous ne marchez pas, ouvrez les malles et je me charge d'arranger leur contenu. »

Telle est à peu près, traduite en français, la déclaration du bon gabelou espagnol; ce petit jeu nous coûta pas mal de *pesetas* jusqu'au moment où un Français débrouillard nous donna un bon conseil, celui de refuser de payer. Nous le suivîmes et nous eûmes alors la joie de prendre une douce revanche,

UNE ROUTE ESPAGNOLE.
— Bien du plaisir, MM. les Touristes !

attendu que le douanier nous laissa passer sans rien ouvrir. Pourquoi vouliez-vous qu'il travaillât pour l'Etat qui ne le paye pas?

Ce pauvre pays d'Espagne, dont les splendeurs naturelles sont presque incomparables, est d'ailleurs dans une anarchie effroyable sous tous les rapports.

Parlons un peu, puisque nous sommes entre cyclistes, des routes. Vous avez déjà une idée de leur état en regardant celle que je vous présente comme échantillon.

Pour être franc, je dois ajouter que toutes ne sont pas aussi atroces, heureusement. L'ensemble est cependant bien mauvais, et nous sommes loin de ce paradis des touristes qu'on appelle la France. Combien nous l'avons regretté, au cours de l'unique promenade un peu longue que nous fîmes en Espagne, de Murcie à Carthagène, promenade marquée par des crevaisons de pneu multiples !

J'ai dit plus haut que l'on pourrait peut-être faire quelque chose d'intéressant en Espagne au point de vue des recettes de vélodromes. Cette idée provient de la réussite de notre unique réunion espagnole, celle de Murcie, qui obtint un gros succès, par suite de la participation de champions étrangers de la valeur des nôtres. Mais actuellement, ne recevant jamais de visites de ce genre, les vélodromes espagnols sont en général dans un triste état. La gravure représentant celui de Valence, ou plutôt ce qui en reste, donne une idée assez juste de cela. Vous voyez d'ici notre tête, lorsque nous fûmes en présence de cette piste (?) sur laquelle nous avions compté courir !

A VALENCE.
Une visite à la Plaza de Toros.

Et règle générale, l'Espagne met toute sa splendeur et dépense tout son argent dans les arènes de taureaux, et la vue de celle de Valence, ainsi mise à côté du vélodrome, est une remarquable preuve de ce que j'avance.

Par exemple, la piste de Murcie est fort belle et bien entretenue; bien qu'elle soit petite (280 m. de tour), elle est fort bien dessinée et les virages sont très sûrs. Elle appartient à un club composé de personnalités marquantes de la ville, et nous n'oublierons pas de sitôt la façon dont ces sportsmen nous traitèrent durant notre court séjour à Murcie.

En effet, si notre réception dans nos différentes étapes du Midi de la France avait été plus que cordiale, quel terme employer pour désigner celle que nous reçûmes en Espagne et spécialement à Murcie, seule ville *tra los montes* où une réunion de courses pût être organisée sur notre itinéraire. Nous garderons tous un souvenir ineffaçable de ces cinq jours durant lesquels les sportsmen de Murcie nous traitèrent non comme des voyageurs inconnus venus pour tenter la fortune chez eux, mais comme des invités, et, qui mieux est, comme des amis. C'est au point que nous étions confus de tant de prévenances et que les paroles nous manquèrent presque pour remercier nos hôtes au moment de leur dire adieu.

Loge au théâtre, break particulier ou voiture de place (voyez le curieux échantillon ci-contre) à notre disposition, réception au cercle sportif de Murcie qui, soit dit en passant, est un des mieux installés que j'aie vus, banquet d'honneur, rien ne manqua.

Le banquet d'honneur, ou plus exactement *l'almuerzo* (déjeuner), nous fut offert la veille des courses dans une superbe villa appartenant à l'un des membres du club et délicieusement perchée au flanc d'une montagne d'où l'on découvre le plus pittoresque panorama que l'œil puisse imaginer, avec Murcie enfouie dans la verdure au fond de la vallée et derrière soi les cimes hardies des collines aussi bleues que le ciel espagnol. Je passerai sur le menu, qui comprenait toute la gamme des vins internationaux, pour dire un mot des toasts, dont le plus vibrant fut à coup sûr celui qui fut porté sur la terrasse ou l'on servit le café : « A l'Américain Banker ! »

Et nous qui avions craint que le brave Yankee ne fût mal reçu dans ce pays, encore tout meurtri et tout saignant des horreurs de la guerre hispano-américaine. Ceci nous prouva une fois de plus quelle chevalerie innée subsiste encore au cœur des véritables Espagnols, de ceux que la dégénérescence dont souffre ce malheureux peuple n'a pas encore atteints.

Notre réunion de courses à Murcie fut, à coup sûr, une des plus amusantes de la tournée. Imaginez-vous en effet que force me fut de payer de ma personne et de lâcher momentanément les fonctions de dirigeant du Circuit pour devenir... coureur !

En effet, l'annonce de la présence de nos cracks avait si fort effrayé les champions espagnols que, le jour de la réunion, il s'en présenta juste un, le *senor* Mendizabal, de Carthagène. C'était maigre, et l'on se demanda par quoi il fallait remplacer la

PAUVRE PISTE !
Un vélodrome en ruine à Valence.

course provinciale et la course nationale que nous avions bravement mises au programme. C'est alors que M. Mendizabal, lequel se trouvait être, non pas un vulgaire *écumeur*, mais un parfait gentleman amateur, proposa lui-même, pour nous tirer d'embarras, de corser le programme par un match pour l'honneur entre lui et l'un de nous, en stipulant comme seule condition qu'on lui opposerait le moins fort. Après quelques hésitations, j'acceptai d'être l'adversaire; j'empruntai la machine de course de Grogna, le costume de course de Coquelle et me mis carrément en piste lorsqu'on appela au poteau les concurrents du « Grand Match Franco-Espagnol », comme disait le programme.

La lutte fut loyale et sincère, sans aucune espèce de *chiqué*; au dernier virage je démarrai, tel Jacquelin (!), et n'étant plus rejoint, je gagnai de deux longueurs au milieu des bravos d'une foule évidemment francophile.

Nous décidâmes néanmoins d'offrir en souvenir une médaille à mon concurrent, devenu notre meilleur ami. Le succès de la réunion de Murcie acheva de nous faire considérer notre séjour là-bas comme une des plus plaisantes étapes de notre voyage.

Ayant pu apprécier suffisamment l'Espagne sous la plupart de ses aspects, chemins de fer, hôtels, vélodromes, voitures, administrations diverses, il ne nous restait plus qu'à goûter un peu le charme (?) de ses routes en entreprenant une promenade un peu longue.

OU LA ROUTE ESPAGNOLE FAIT DES SIENNES.
Crevés

ENTHOUSIASTE RÉCEPTION DU CIRCUIT A MURCIE (ESPAGNE).
Un toast à l'Américain Banker.

C'est ce que nous fîmes dès le lend main de nos courses, en nous rendant par la route de Murcie à Carthagène, où nous devions nous embarquer pour l'Algérie. Fidèle à un principe dont il ne devait pas se départir ensuite, Grogna préféra le train et se chargea de notre montagne de bagages.

Deux équipes de tandems furent donc formées : Banker et Tommaselli, Coquelle et moi, et à 8 heures du matin nous nous mettions fièrement en route. La grande montée pour quitter Murcie fut gravie sans trop de peine, d'autant plus que le sol était à cet endroit passable; et une photographie prise en haut de ladite côte devant une modeste *posada* vous montrera que nous étions encore superbes.

Puis commencèrent nos revers; la route devint atroce, comme seule peut l'être une route espagnole, et des crevaisons multiples nous retardèrent de telle sorte qu'il était une heure et demie lorsque nous fîmes à Carthagène une entrée peu triomphale, ayant mis 5 heures et demie pour couvrir 50 kilomètres.

Notre nouvel ami Mendizabal était venu à notre rencontre et pour comble de malheur, dès notre entrée dans la ville, en voulant couper au court, il nous fit prendre une rue interdite aux cyclistes Un agent qui n'avait pas réussi à nous arrêter malgré ses cris, courut après nous et nous rejoignit à l'hôtel où il ne trouva dans notre groupe que des étrangers, Mendizabal s'étant, sur nos conseils, momentanément éclipsé. Mais le plus drôle de l'affaire fut que l'alguazil en question se persuada que Coquelle — sans doute à cause de ses cheveux noirs — était un de ses compatriotes et qu'une discussion terrible s'ensuivit, l'agent de l'autorité questionnant en espagnol Coquelle qui lui répondait en français. Finalement le pauvre Robert ne dut qu'à l'intervention du patron de l'hôtel de ne pas être traîné devant la justice carthagénoise.

Les deux jours qui nous restaient à passer en Espagne avant le départ de notre bateau s'écoulèrent fort agréablement, grâce surtout à l'amabilité de Mendizabal et de ses amis, qui allèrent jusqu'à nous offrir un banquet, pour fêter notre passage dans leur ville.

Naturellement aussi nous visitâmes la ville et ses environs fort intéressants, Carthagène étant à la fois une des places maritimes espagnoles les plus fortes et une très ancienne cité ayant conservé de nombreux vestiges de la domination maure.

Bref lorsque le moment de quitter l'Espagne arriva, nous nous déclarions tous ravis et enchantés de ce merveilleux pays, en dépit des innombrables démêlés que nous avions eus avec les représentants des diverses administrations que l'Europe doit lui envier encore moins que les nôtres. Car vous pensez bien que je n'ai pas la prétention, dans ces notes rapides, de vous conter la dixième partie de nos mésaventures. Il faudrait sans cela que je vous narre nos luttes avec les compagnies de chemins de fer, et par exemple l'affreuse situation dans laquelle nous nous trouvâmes en allant de Valence à Murcie une nuit, vers une heure du matin, en arrivant à Alicante pour apprendre qu'il fallait changer de train, que le train de correspondance partait à 6 heures du matin et d'une autre station située du côté opposé de la ville! Il faudrait que je vous dise aussi avec qu'elle incohérence désastreuse pour notre bourse on tarifait nos suppléments de bagages jusqu'au jour où Coquelle découvrit le truc de tenir les machines sur la balance sous prétexte d'aider les employés et arriva ainsi à faire enregistrer une bicyclette pour 4 kilos et un tandem pour 7! Tout cela, ce sont les petits inconvénients d'un voyage en Espagne, et ils nous apparaissent aujourd'hui bien amusants. En même temps reste dans notre esprit le souvenir des luxuriants pays traversés à une allure de tortue par les trains, qui semblent vouloir vous donner l'occasion de mieux les admirer. Barcelone, ville si luxueuse qu'on est comme étonné de s'y savoir dans un des pays les plus pauvres de l'Europe, en parcourant ses larges et belles avenues plantées de palmiers, en visitant sa rade magnifique devant laquelle se dresse le superbe monument élevé à la mémoire de Christophe Colomb; Valence, avec son fouillis si caractéristique de vieilles maisons à terrasses et à balcons où l'on s'attend toujours à voir apparaître les belles senoritas écoutant les sérénades galantes, et ses environs couverts durant des kilomètres et des kilomètres de plantations d'orangers, verdure piquée comme d'innombrables tâches de soleil par les fruits d'or; Alicante, petit port si coquet qu'il apparaît de loin comme un de ces jouets enfermés par morceaux dans une boîte de carton et que les enfants s'amusent à construire sur une table; Murcie, enfouie au fond d'une vallée, avec ses maisons perdues dans la verdure et, tout autour, les grands monts sauvages qui lui font comme une ceinture de forteresses. Comme tout cela est beau!

Ajoutez-y un ciel d'un inaltérable bleu, un soleil éclatant baignant d'une lumière intense tous ces paysages si divers et si également séduisants, et vous aurez une idée du merveilleux kaléidoscope naturel que fut pour nous cette traversée de l'Espagne, où — vous venez de le constater — la vélocipédie se trouva reléguée au second plan.

A MURCIE — UN FIACRE ESPAGNOL.

Ce fut le 13 décembre que je quittai le port de Carthagène à destination d'Oran et à bord du steamer de la Compagnie transatlantique.

Ladite Compagnie nous ayant refusé toutes les concessions que la Compagnie espagnole nous accordait d'emblée pour le transport de nos machines, nos quatre compagnons devaient me suivre le lendemain pour le bateau carthagénois.

Tout se passa admirablement pour l'un comme pour les autres; le temps continuant à se maintenir au beau fixe et la mer étant unie comme un lac, personne ne fut malade et nul incident ne marqua notre double traversée.

Le 15 décembre au matin, tous les participants du Circuit se retrouvèrent ainsi sur la terre africaine avec une joie qu'expliquait suffisamment l'idée de voir des pays neufs. Il est de fait que pour un Européen, l'arrivée à Oran est des plus curieuses et des plus suggestives. Du plus loin qu'on puisse apercevoir le débarcadère, on voit grouiller toute une population étrange, Arabes ou nègres, la plupart d'une saleté repoussante, vêtus de turbans et de burnous en haillons et qui dès votre descente se précipitent sur vous et sur vos bagages avec une énergie aussi sauvage que l'est leur physionomie.

Je ne vous étonnerai donc pas en vous disant que l'arrivée de notre artillerie fut signalée par une bataille rangée dans laquelle je dus faire le coup de poing avec un grand nègre, qui eut d'ailleurs pu me faire passer un mauvais quart d'heure si son courage avait été à la hauteur de sa force musculaire.

Tout se termina bien, heureusement, et le jour même, revenant enfin aux affaires sérieuses, nous rendions visite au vélodrome oranais dont les vues que nous publierons dans le chapitre suivant donneront une fort suffisante idée. C'est une piste plus que passable, de 333 mètres de tour, bien dessinée et dont l'intérieur est cimenté.

(*La suite au prochain numéro.*)

VICTOR BREYER.

SUR LES ROUTES D'ESPAGNE. — UNE HALTE ENTRE MURCIE ET CARTHAGÈNE.